

DIRECCIÓN GENERAL MARÍTIMA



Bogotá, D.C., 26 MAY 2017.

Referencia: 14012011004
Investigación: Jurisdiccional por Siniestro Marítimo - Consulta

OBJETO A DECIDIR

Procede el Despacho a resolver en vía de consulta la decisión del 12 de junio de 2014, proferida por el Capitán de Puerto de Santa Marta, dentro de la investigación por el siniestro marítimo de lesiones graves de una persona causada por las operaciones de la motonave "NAVIOS POLLUX" de bandera de Panamá, ocurridas el 17 de febrero de 2011, previos los siguientes:

ANTECEDENTES

1. Mediante informe del 18 de febrero de 2011, suscrito por la señora LILI JOHANNA CUETO, funcionaria del Departamento de Operaciones de la Agencia Marítima "INTERSHIP AGENCY S.A.S" sucursal Santa Marta, la Capitanía de Puerto de dicha jurisdicción tuvo conocimiento de las lesiones sufridas por el Marinero RAÚL DISTOR, el día 17 de febrero de 2011, a bordo de la motonave "NAVIOS POLLUX" de bandera de Panamá, cuando trataba de aligerar manualmente la bita de amarre de una de las líneas de atraque al puerto de Prodeco.
2. Por lo anterior el día 18 de febrero de 2011, el Capitán de Puerto de Santa Marta decretó la apertura de la investigación, ordenando la práctica de las pruebas pertinentes y conducentes para el esclarecimiento de los hechos, y fijó fecha para la realización de la audiencia de que trata el artículo 37 del Decreto Ley 2324 de 1984.
3. Con fundamento en las pruebas practicadas y recolectadas, el Capitán de Puerto de Santa Marta profirió decisión de primera instancia el día 12 de junio de 2014, declaró no responsable por la ocurrencia del siniestro marítimo de lesiones graves causadas por las operaciones de la motonave "NAVIOS POLLUX" al señor ARTUR KOROVIN, Capitán de la citada nave. Así mismo, se abstuvo de realizar avalúo de los daños ocasionados.
4. Al no interponerse recurso de apelación contra de la citada decisión dentro del término establecido, el Capitán de Puerto de Santa Marta envió el expediente a este Despacho en vía de consulta, conforme lo establece el artículo 57 del Decreto Ley 2324 de 1984.

COMPETENCIA

De conformidad con el artículo 57 del Decreto Ley 2324 de 1984 y el numeral 2º, artículo 2º, del Decreto 5057 de 2009, esta Dirección General es competente para conocer en consulta las investigaciones por siniestros marítimos ocurridos dentro del territorio establecido en el artículo 2º del Decreto Ley 2324 de 1984.

Dicha competencia tiene el carácter de jurisdiccional, en aplicación del Decreto Ley 2324 de 1984, en concordancia con el artículo 116 de la Constitución Política, lo cual fue ratificado por la Corte Constitucional en sentencia C-212 de 1994 y mediante Concepto de la Sala de Consulta y Servicio Civil del Consejo de Estado, con Radicado 1605, del 4 de noviembre de 2004.

ANÁLISIS TÉCNICO

Conforme el informe rendido por el señor CARLOS ANZOLA MARTÍNEZ, Perito Marítimo en Navegación y Cubierta Clase A, (folios 79 al 100) en el que se manifestó lo siguiente:

Hechos: El día 17 de febrero de 2011, siendo las 18:45 aproximadamente en maniobra de aligeramiento de los cabos amarrados a la boya 7 del amarradero Alfa Sur de Puerto Prodeco, el AB Raúl Distor a órdenes del tercer Oficial de Cubierta Eduardo Erlina y por instrucciones del Capitán del buque, Artur Korovin, procede a aflojar los cabos que se encontraban en la bitas de popa del costado de estribor del buque que por razones del fuerte viento reinante en el área se estaban reventando. En el momento de aflojar los cabos uno de ellos se suelta rápidamente golpeando al señor Distor en su pierna derecha. El AB fue llevado en un bote ambulancia hasta tierra y posteriormente a una clínica de la ciudad donde le concedieron una incapacidad por fractura.

Instrucciones de seguridad: De acuerdo con el testimonio del AB accidentado, el Capitán del buque reunió a toda la tripulación para atender la emergencia que se estaba presentando de la rotura de cabos por efectos de la fuerte brisa.

Maniobra de amarre de al M/N "NAVIOS POLLUX": La maniobra de amarre se efectuó de la manera acoderamiento por proa, se utilizaron 2 muertos, las anclas del buque y por popa se utilizaron los cabos del buque a las boyas 6 y 7 del lugar de amarre Alfa Sur para generar un socaire por la banda de babor del buque para que puedan trabajar las grúas, barcazas y remolcadores. Esta maniobra es la ordinaria que se ejecuta en el puerto de Prodeco S.A, de acuerdo con su reglamento de operaciones.

Estado meteorológico: Se conoce que el 17 de febrero de 2011 la zona de Puerto Prodeco presenta un día con alteraciones meteorológicas previstas en el reporte del CIOH para el 12-02-2011 propias del lugar con buena visibilidad pero con vientos que sobrepasan los 25 Knts y la altura de la ola es de 1,3 metros aproximadamente.

Rompimiento de los cabos de amarre: De acuerdo con la protesta del Capitán del buque en el área había presencia de viento proveniente del NNE con una fuerza de 35-40 Knts y la fuerza ejercida sobre ellos había roto dos de ellos en la popa por estribor.

Sistema de Gestión de Seguridad Operacional. Durante la audiencia no fueron presentados registros del Sistema de Gestión de Seguridad Operacional en los que se evidenciaran las medidas de seguridad que fueron tomadas para la ejecución de esta maniobra.

Inspección de cabos: en la diligencia no se inspeccionaron los cabos que se rompieron durante la emergencia del día 17 de febrero de 2011, debido a que los cabos rotos no generaron el accidente.

Causa precursora: La causa fundamental que origina el accidente está basada en la ausencia de un sistema de gestión de seguridad operacional para realizar la maniobra de aligerar el cabo que estaba ejerciendo tensión.

Conductas técnicas y náuticas.

Capitán ARTUR KOROVIN: Sigue las instrucciones dadas por el puerto para la maniobra de acoderamiento del buque. Tres cabos a cada boya y la proa rumbo 270°.

Declara emergencia manifiesta por la presencia de fuerte brisa y la rotura de 2 cabos y cita toda la tripulación de cubierta para atenderla.

Pone en stand by las máquinas para un eventual movimiento.

Designa al Tercer Oficial de Cubierta y al AB Raúl Distor para darles largo a los cabos que están ejerciendo demasiada tensión por efecto de la brisa.

No haya evidencias de realizar una reunión de seguridad previa a la maniobra, ni tampoco se estableció un análisis de trabajo seguro ante la inclemencia del tiempo.

Tercer Oficial de Cubierta. No hay evidencias de un análisis de trabajo seguro para realizar la maniobra de aligeramiento de cabos en la magnitud en que fue declarada la emergencia.

Como supervisor directo el AB que ejercía la maniobra, no tuvo en cuenta su experiencia a bordo de este buque solamente era de 3 meses.

A B Raúl Distor.

Es llamado por el tercer oficial para atender la maniobra.

En su declaración dice que tuvo que darle 3 vueltas para aligerar el cabo.

Omite la regla de seguridad para aligerar cabos, en este caso no la hizo "sobre vuelta", lo que ocasionó que el cabo saliera abruptamente encontrándose él sobre la línea de acción del cabo, lo que indica que sus competencias en el manejo de cabos no fueron suficientes y el grado de supervisión fue escaso.

CONSIDERACIONES DEL DIRECTOR GENERAL MARÍTIMO

Conforme a lo anteriormente descrito, este Despacho encuentra procedente referirse a ciertos aspectos sustanciales y procesales que dieron mérito al Capitán de Puerto de Santa Marta para proferir decisión de primera instancia, a su vez hará el estudio de legalidad que entraña el grado jurisdiccional de consulta, así:

En cuanto a los aspectos procesales y probatorios se refiere, este Despacho evidencia que cada una de las etapas de la investigación de primera instancia, adelantadas por el Capitán de Puerto de Santa Marta, se realizaron en los tiempos y términos establecidos en los artículos 31 al 50 del Decreto Ley 2324 de 1984.

Ahora bien, se estima pertinente realizar las siguientes aclaraciones:

1. Del material probatorio, se comprueba la ocurrencia del siniestro marítimo de lesiones graves de una persona causada por las operaciones de la motonave "NAVIOS POLLUX" de bandera de Panamá, así:

El artículo 26 del Decreto Ley 2324 de 1984, establece que se consideran accidentes o siniestros marítimos:

"Los definidos como tales por la ley, por los tratados internacionales, por los convenios internacionales, estén o no suscritos por Colombia y por la costumbre nacional o internacional (...)" (cursiva fuera de texto).

A su vez, la norma en cita establece⁽²⁾:

"APLICACIÓN DE TRATADOS Y CONVENIOS: Las disposiciones del presente título se aplicarán sin perjuicio de lo dispuesto en los tratados y convenios internacionales ratificados por Colombia" (cursiva fuera de texto).

En igual sentido, el anexo 1 de la Resolución MSC.255 (84) adoptada el 16 de mayo de 2008, que trata de la adopción del Código de normas internacionales y prácticas recomendadas para la investigación de los aspectos de seguridad de siniestros y sucesos marítimos prevé:

"Capítulo 2. Definiciones (...), 2.9. Siniestro marítimo: acaecimiento, o serie de acaecimientos, directamente relacionado con la explotación de un buque que ha dado lugar a cualquiera de las situaciones que seguidamente se enumeran (...)"

(1) *La muerte o las lesiones graves de una persona;*

(2) *La pérdida de una persona que estuviera a bordo. (...)"* (cursiva fuera de texto).

Sobre el siniestro marítimo de lesiones graves de una persona causada por las operaciones de un buque o en relación con ellas, la norma en cita, establece:

⁽²⁾ Decreto Ley 2324 de 1984, artículo 75

(2.18) Lesiones graves: las que sufre una persona y que la incapacitan para realizar sus funciones con normalidad durante más de 72 horas dentro de los siete días siguientes a la fecha en que se produjeron las lesiones" (cursiva, negrilla y subraya fuera de texto).

Ahora bien, conforme a lo probado en el expediente se tiene lo siguiente:

- En el documento denominado descripción de cirugías (folio 9) referente al señor RAÚL VILLE DISTOR, en la que se describió: "fractura de la diáfisis de la tibia; previa asepsia se efectúa incisión a nivel proximal sobre tendón rotuliano de 6 CM T.C.S. se incide fascia se identifica tendón se incide media se llega al tejido óseo por encima de la espina de tibia se perfora con punzón se pasa guía se rima del 9 al 11 se pasa clavo de 30 CM se obtiene buena reducción a nivel de fractura multifragmentada se colocan huesos en mariposa injerto óseo se lava herida se sutura por planos se coloca hemovac tolera procedimiento sale de sala bajo efectos de anestesia regional" (cursiva fuera de texto).
- En la historia clínica No. XX1145044 del 17 de febrero de 2011 (folio 10), correspondiente al señor RAÚL VILLE DISTOR, se le diagnosticó: "fractura de la diáfisis de la tibia, deformidad a nivel de tercio medio de tibia, dolor a la palpación, incapacidad funcional RX de tibia derecha (...)" (cursiva, negrilla y subraya fuera de texto).

Del modo previsto, y confrontados los hechos con las normas indicadas queda claro para este Despacho que se configuró el siniestro marítimo de lesiones graves del señor RAÚL VILLE DISTOR, causadas el 17 de febrero de 2011, cuando trataba de aligerar manualmente la bita de amarre de una de las líneas de atraque de la motonave "NAVIOS POLLUX" de bandera de Panamá, debido a que se probó que el citado señor estuvo incapacitado por más de 72 horas, conforme los parámetros establecidos por la Resolución No. MSC.255 (84) Código de Investigación de Siniestros Marítimo.

2. Ahora bien, sobre la no declaratoria de responsabilidad del Capitán de la motonave "NAVIOS POLLUX" señor ARTUR KOROVIN, este Despacho procederá a realizar su análisis conforme lo probado en el expediente, así:

- En declaración rendida por el señor ARTUR KOROVIN, en calidad de Capitán de la motonave "NAVIOS POLLUX" (folios 38 y 39), en relación con los hechos relató: "El 17 de febrero y me encontraba en mi cabina y el primer oficial me llamó y me informó que se habían roto dos cabos de amarre del lado de estribor en la popa yo le di ordenes al jefe de ingenieros para preparar las máquinas y me desplace hasta la estación donde había ocurrido el percance de los dos cabos que se habían roto, cuando llegue allá a la estación de popa, yo llamé a toda la tripulación a cubierta para preparar cabos extras para asegurar el amarre de la nave, en ese momento nosotros aflojamos unos de los cabos completamente para facilitar la maniobra y parte del cabo que quedó en la bita y quedó suelta y este pedazo de cabo que quedo suelto allí al hacer la maniobra golpeó al tripulante Raúl en su pierna derecha, llamamos la ambulancia para conseguir la primera asistencia para el herido (...)" (cursiva, negrilla y subraya fuera de texto).

Se le solicitó que indicara si el marinero fue lesionado cuando el cabo se rompió o con el cabo que quedó al garete una vez roto, a lo que dijo: "Era un cabo sobrante que había quedado en la bita de más o menos 1.30 metros de largo, no fue cuando se rompió" (cursiva, negrilla y subraya fuera de texto).

Se le solicitó precisar si la lesión fue ocasionada por la fuerza del cabo, a lo que respondió: "Fue un movimiento brusco del sobrante porque estaban maniobrando con uno de los cabos que habían quedado fijo y lo estaban soltando para acomodarlo mejor y un pequeño sobrante en la bita se movió y lo golpeó" (cursiva, negrilla y subraya fuera de texto).

Se le preguntó para que solicitaron apoyo de remolcadores momentos antes del accidente, a lo que indicó: "Porque teníamos solamente una línea en la lado de estribor y al haberse roto los dos cabos de popa, estábamos perdiendo posición y necesitábamos la ayuda de los remolcadores para mantener en posición la nave y poner nuevas líneas de amarre, cuando el piloto estuvo a bordo los remolcadores estuvieron asistiendo la maniobra" (cursiva fuera de texto).

- En declaración rendida por el señor EDUARDO ERLINA, Tercer Oficial de la motonave "NAVIOS POLLUX", relató los hechos así: "El día 17 de febrero de 2011 a las 18 horas aproximadamente se rompieron los cabos de amarre de la popa y el capitán llamó a toda la tripulación para adelantar las maniobras de reemplazo de esos cabos y más o menos a las 19:15 y 19:30 horas un sobrante de cabo que estaba en la bita con el movimiento de los mismos cabos golpeó al marino Raúl Distor y lo recogimos y lo llevamos al hospital (...)"(cursiva, negrilla y subraya fuera de texto).

Sobre la descripción de cómo se estaba realizando la maniobra, dijo: "08 personas estaban interviniendo cambiando los cabos en la forma normal que se hace el cambio los amarres y guardando todas las normas de seguridad, que la cuerda que golpeó a él era un sobrante de cabo que estaba en la bita y se movió al mover las cuerdas principales, pero no tenía mucha fuerza, por eso no produjo más daño" (cursiva, negrilla y subraya fuera de texto).

Acerca del tiempo de uso de los cabos que se rompieron, indicó: "Eran nuevos, realmente nuevos" (cursiva, negrilla y subraya fuera de texto).

- En declaración rendida por el señor RAÚL DISTOR, Tripulante afectado como consecuencia de las operaciones de la motonave "NAVIOS POLLUX" (folios 46 y 47), relató los hechos de la siguiente manera: "El capitán y el tercer oficial les ordenaron a toda la tripulación ir a cubierta por popa a estribor para reemplazar unos cabos que se habían roto, uno de los cabos sobrantes que quedaban estaba muy apretado a la bita y el capitán y el tercer oficial me ordenaron soltar un poco la presión del cabo y al aflojar la presión del cabo este se devolvió y me golpeó a mí en la pierna derecha y me rompió la pierna, el capitán ordenó llevarme a la acomodación y me puso unas inyecciones (...)"(cursiva, negrilla y subraya fuera de texto).

Se le preguntó si las condiciones de viento y ola influyeron en el accidente, a lo que contestó: "Si el fuerte viento hizo que se templaran las cuerdas de amarre, lo que causó la maniobra de aseguramiento" (cursiva fuera de texto).

Se le solicitó que describiera la maniobra que desarrolló para liberar la tensión de los cabos, a lo que informó: "Yo tuve que zafar tres vueltas para eliminar la presión de los cabos que estaban en la bita y al aflojar la presión el cabo se movió y me golpeó" (cursiva, negrilla y subraya fuera de texto).

Se le preguntó por las medidas de seguridad en el buque para los marinos que desarrollan estas maniobras, a lo que manifestó: *"En esos momentos por instrucciones de seguridad tenemos que usar guantes, casco, overol completo y zapatos de seguridad y depende de las instrucciones que me den si me voy para proa o para popa mi posición es en los winches o en la bitas vigilando los cabos de amarre, que tienen que seguir el procedimiento de ir soltando poco a poco los cabos que están atascados o rotos y ese es el procedimiento que se estaba haciendo, pero en el momento que se estaba haciendo el procedimiento de seguridad una parte de ese cabo me golpeó"* (cursiva fuera de texto).

Se le preguntó si los médicos le han dicho cual es la consecuencia de su lesión, a lo que contestó: *"Que le han dado una incapacidad hasta el mes de junio y si sigue el tratamiento correcto se recupera completamente, que tiene que tener que continuar en filipinas las instrucciones que le están dando los médicos acá en Colombia"* (cursiva fuera de texto).

Ahora bien, se debe recordar que la navegación marítima ha sido considerada como una actividad peligrosa, pues conlleva el empleo de un medio calificado como peligroso en el desarrollo de una determinada actividad realizada por el hombre, tal como lo establece el artículo 2356 del Código Civil.

Al respecto de la actividad peligrosa la jurisprudencia de la Corte Suprema de Justicia¹ ha reiterado²:

"Entendido, de la manera aquí expuesta nuestro art. 2356 tantas veces citado, se tiene que el autor de un hecho no le basta alegar que no tuvo culpa ni puede con esta alegación poner a esperar que el damnificado se la compruebe, sino que para excepcionar eficazmente ha de destruir la referida presunción demostrando uno al menos de estos factores: caso fortuito, fuerza mayor, intervención de elemento extraño³" (cursivas, negrilla y subrayas del Despacho).

En este orden de ideas, queda claro que sobre el Capitán de la nave como jefe superior encargado del gobierno y dirección de la nave recae una presunción de responsabilidad, de la cual se puede excluir probando una de las causales de exoneración de responsabilidad como lo son la fuerza mayor, caso fortuito, culpa exclusiva de la víctima o intervención de un tercero.

Así las cosas, y conforme las pruebas obrantes en el expediente se evidencia que el siniestro marítimo de lesiones graves del señor RAÚL DISTOR, causadas por las operaciones de la motonave "NAVIOS POLLUX", ocurrió con responsabilidad del Capitán de la nave señor ARTUR KOROVIN, toda vez, que debió ayudar a la maniobra usando las máquinas para aliviar la presión del cabo o lascar las cadenas y en este momento proceder al reemplazo de los cabos rotos, pues probado está que el cabo que causó las lesiones al señor RAÚL DISTOR, estaba muy apretado a la bita e intentando soltar manualmente y aflojar la presión de este golpeó en la pierna derecha al citado señor.

Adicionalmente, tal como lo indicó el Perito CARLOS ANZOLA MARTÍNEZ, en su informe la causa precursora por la que ocurrió el accidente fue por la ausencia de un sistema de gestión de

¹ Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil, sentencia del 24 de agosto de 2009, M.P. William Namén Vargas.

² Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil, sentencia del 27 de febrero de 2009, M.P. Arturo Solarte Rodríguez.

³ Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil, sentencia del 29 de abril de 2005, M.P. Carlos Ignacio Jaramillo Jaramillo

seguridad operacional para realizar la maniobra de aligeramiento del cabo que generaba tensión, así como tampoco existen evidencias de realizar una reunión de seguridad previa a la maniobra, ni tampoco se estableció un análisis de trabajo seguro ante las condiciones climáticas, máxime, que el señor RAÚL DISTOR no contaba con la experiencia suficiente para realizar este tipo de maniobras, lo que permite al Despacho concluir que este evento es desde todo punto de vista previsible y causar un daño mayor.

Sobre el anterior aspecto, la jurisprudencia⁴ ha indicado que son requisitos ineludibles para configurar un caso fortuito o fuerza mayor, los siguientes:

"(...) Los dos presupuestos -ex lege- que estereotipan, como unidad conceptual y como sinonimia legal, al caso fortuito o fuerza mayor, son la imprevisibilidad y la irresistibilidad del acontecimiento...."

Respecto de la primera de esas exigencias, consideró que "[l] (sic) a imprevisibilidad, rectamente entendida, no puede ser desentrañada -en lo que atañe a su concepto, perfiles y alcance- con arreglo a su significado meramente semántico, según el cual, imprevisible es aquello 'Que no se puede prever', y prever, a su turno, es 'Ver con anticipación' (Diccionario de la Real Academia de la Lengua Española), por manera que aplicando este criterio sería menester afirmar que es imprevisible, ciertamente, el acontecimiento que no sea viable contemplar de antemano, o sea previamente a su gestación material (contemplación ex ante)... Si se aplicase literalmente la dicción en referencia, se podría llegar a extremos irritantes, a fuer (sic) que injurídicos, habida cuenta de que una interpretación tan restrictiva haría nugatoria la posibilidad real de que un deudor, según el caso, se liberara de responsabilidad en virtud del surgimiento de una causa a él extraña, particularmente de un caso fortuito o fuerza mayor (...)" (cursiva fuera de texto).

Conforme al criterio de irresistibilidad, la mencionada sentencia expresó lo siguiente:

"(...) Aquel estado predicable del sujeto respectivo que entraña la imposibilidad objetiva de evitar ciertos efectos o consecuencias derivados de la materialización de hechos exógenos -y por ello a él ajenos, así como extraños en el plano jurídico- que le impiden efectuar determinada actuación, lato sensu. En tal virtud, este presupuesto legal se encontrará configurado cuando, de cara al suceso pertinente no pueda o pudo evitar, ni eludir sus efectos⁵ (...)" (cursiva fuera de texto).

Por lo anterior, al realizar el cotejo entre la mencionada tesis jurisprudencial con el acervo probatorio recolectado, se puede entrever que las circunstancias que rodearon el siniestro no constituyen un caso fortuito inevitable, ante ello, razón por la que se procederá a modificar el artículo primero de la decisión consultada, declarando la responsabilidad civil en la ocurrencia del siniestro marítimo de lesiones graves del señor RAÚL DISTOR, causadas por las operaciones de la motonave "NAVIOS POLLUX" de bandera de Panamá, que tiene el señor ARTUR KOROVIN, en calidad de Capitán de la citada nave.

3. Ahora bien, es claro que el fallador de primera instancia no realizó el avalúo de los daños que sufrió la nave como consecuencia de la ocurrencia del siniestro marítimo de lesiones graves de

⁴ Corte Suprema de Justicia en sentencia del 27 de febrero de 2009, magistrado ponente Arturo Solarte Rodríguez

⁵ Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Civil. Magistrado Ponente Arturo Solarte Rodríguez, 27 de febrero de 2009.

una persona causada por las operaciones de la motonave "NAVIOS POLLUX", hecho que en los términos del artículo 48 del Decreto Ley 2324 de 1984 debe contemplarse en la decisión.

No obstante, atendiendo que en el grado jurisdiccional de consulta existe imposibilidad jurídica para decretar, practicar, pruebas y citar a las partes, por cuanto se debe emitir una decisión de plano, este Despacho se abstendrá de referirse al respecto.

4. Finalmente, conforme lo establece el artículo 48 del Decreto Ley 2324 de 1984, dentro de las investigaciones por siniestro marítimo se debe imponer las sanciones o multas que fueren del caso si se comprobaren violaciones a las normas o reglamentos que regulen la actividad marítima, las pruebas obrantes en el expediente denotan el incumplimiento de algunas obligaciones que le asisten al Capitán de la nave señor ARTUR KOROVIN, sin embargo, existe imposibilidad de sancionar administrativamente, toda vez, que han transcurrido más de tres (3) años desde la ocurrencia de los hechos lo que en los términos del artículo 38 del Código Contencioso Administrativo se traduce en que caducó la facultad sancionatoria, razón por la que el Despacho se abstendrá de realizar tal análisis, en virtud de ello, se modificará el artículo primero por las razones antes anotadas, y se confirmarán los artículos restantes de la decisión consultada.

En mérito de lo anteriormente expuesto, el Director General Marítimo,

RESUELVE

ARTÍCULO 1º.- MODIFICAR el artículo primero de la decisión del 12 de junio de 2014, proferida por el Capitán de Puerto de Santa Marta, conforme lo expuesto en la parte motiva de la presente providencia, el cual quedará así:

"**DECLARAR** civilmente responsable al señor ARTUR KOROVIN, identificado con el pasaporte No. EK 576213 de Ucrania, en calidad de Capitán de la motonave "NAVIOS POLLUX" de bandera de Panamá, por la ocurrencia del siniestro marítimo de lesiones graves del señor RAÚL DISTOR causada por las operaciones de la citada nave, acaecido el día 17 de febrero de 2011, en jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Santa Marta, conforme lo expuesto en la parte motiva de la presente providencia."

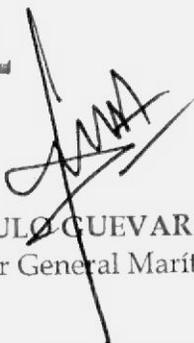
ARTÍCULO 2º.- CONFIRMAR los artículos restantes de la decisión del 12 de junio de 2014, proferida por el Capitán de Puerto de Santa Marta, conforme lo expuesto en la parte motiva de la presente providencia.

ARTÍCULO 3º.- NOTIFICAR personalmente por conducto de la Capitanía de Puerto de Santa Marta la presente decisión a los señores ARTUR KOROVIN, Capitán de la motonave "NAVIOS POLLUX", Representante Legal de la Agencia Marítima INTERSHIP AGENCY S.A.S, Agente Marítimo, Abogado HERNÁN RICARDO ROJAS PEÑA, apoderado del Capitán, Tripulación y Armador de la citada nave y Abogado JORGE EDUARDO ESCOBAR SILEBI, apoderado del Representante Legal de la Sociedad C.I. PRODECO S.A., y demás partes interesadas, en cumplimiento de lo establecido en los artículos 46 y 62 del Decreto Ley 2324 de 1984.

ARTÍCULO 4º.- DEVOLVER el presente expediente a la Capitanía de Puerto de Santa Marta, para la correspondiente notificación y cumplimiento de lo resuelto.

ARTÍCULO 5°.- REMITIR al Capitán de Puerto de Santa Marta, para que una vez quede en firme, se allegue copia del mismo al Grupo Legal Marítimo y a la Subdirección de la Marina Mercante de la Dirección General Marítima.

Notifíquese y cúmplase. 26 MAY 2017.



Contralmirante **PAULO CUEVARA RODRIGUEZ**
Director General Marítimo